

Jedna z największych europejskich inwestycji mostowych powstaje w Płocku, ale nie wytrzymuje porównania z mostami w Chinach

Chiński kolos

Anna Sikora

36-kilometrowy most nad Zatoką Hangzhou, który jest najdłuższym morskim mostem, połączył Szanghaj z przemysłowo-portowym miastem Ningbo w Chinach. Jest tak długi, że mógłby połączyć Wielką Brytanię z Francją nad kanałem La Manche.

Obiekt mostowy nad zatoką Morza Południowochińskiego, na południe od delty Jangcy, składa się z wiaduktów i podwieszanych prześel, które pozwolą na ruch statków w zatoce. Konstrukcję zaplanowano w taki sposób, aby wytrzymała uderzenia tajfunów, które spadają na wybrzeże morskie w rejonie Szanghaju, i radziła sobie z tamtejszymi warunkami gruntowymi, tzw. pływającym gruntem.

To jedna z najtrudniejszych i najbardziej skomplikowanych budów podjętych przez Chiny. Kosztujący 11,8 mld juanów (1,14 mld euro) most zostanie oddany do użytku dopiero za rok, po ukończeniu sześciopasmowej płatnej drogi, która pozwoli na jazdę z prędkością 100 km/h.

Jego budowę rozpoczęto w 2003 r. Udział w finansowaniu przedsięwzięcia mają również firmy prywatne, które po raz pierwszy w Chinach uczestniczą w tak dużym projekcie infrastrukturalnym. Ostatni odcinek mostu zespawano niedawno w obecności kilkuset pracowników firm uczestniczących w budowie mostu i tysiąca gości. Na północ od Szanghaju budowniczowie połączyli również ostatecznie ogniwo mostu nad Jangcy, który ma długość 32,4 km i według wykonawców jest najdłuższą podwieszaną strukturą tego rodzaju na świecie.



Most w Płocku

Dotąd za najdłuższy most morski uchodził most Donghai o długości 32,5 km, rozpięty pomiędzy Szanghajem a portem Yangshan. Wraz z obecnie budowanym nad Zatoką Hangzhou usuwają one w cień jeden z najdłuższych mostów świata – łączący Bahrajn z Arabią Saudyjską o długości 25 km.

Wkrótce zostanie oddany do użytku największy podwieszany most w Polsce. Mało kto wie, że inwestycja w Płocku to zarazem jedna z największych inwestycji mostowych realizowanych obecnie w Europie. Projekt budowlano-wykonawczy nowego mostu przez Wisłę został opracowany przez firmę Budoplan przy współudziale projektantów z Serbii, profesorów Nikolaja Hajdina i Bratislava Stipanića, wyłonionych w drodze międzynarodowego konkursu.



Druga przeprawa mostowa przez Wisłę będzie miała 1200 m Most nad Zatoką Hangzhou

długości, z czego 585 m to część dojazdowa z 10 prześłami o rozpiętości 58,5 m każde. Most główny będzie miał 615 m, w tym 375 m przypada na prześło środkowe – żeglowne. Zawisnie ono na 28 stalowych linach, przymocowanych do dwóch stalowych pylonów, czyli słupów o wysokości 65 m usytuowanych w pasie środkowym mostu.

Szerokość przeprawy wyniesie 27,5 m. Znajdą się na niej dwie jezdnie o szerokości 7 m (każda z nich będzie miała po dwa pasy ruchu) oddzielone pasem o szerokości 5 m. Ponadto w projekcie przewidziano po obu stronach ciągi pieszo-rowerowe o szerokości 2,5 m każdy. Po obu stronach jezdni zaprojektowano pasy bezpieczeństwa oraz bariery ochronne. W pięciometrowym pasie rozdziálu między wewnętrznymi stronami barier ochronnych zlokalizowano m.in. pylony, wanty oraz słupy oświetleniowe. Most będzie miał 0,5% spadku, a więc różnica pomiędzy poziomem przyczółka lewo- i prawobrzeżnego wyniesie 6 m. Przeprawa wyposażona zostanie także w kanalizację deszczową, która zbierze wody opadowe i odprowadzi je do Wisły po uprzednim oczyszczeniu w podczyszczalni na lewym brzegu rzeki.

Koszt budowy samego mostu to ok. 190 mln zł. W znacznej części zadanie jest finansowane ze środków własnych Gminy Płock. Wsparcie finansowe miasto otrzymało z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz z tzw. kontraktu wojewódzkiego. W budżecie państwa na 2005 r. znalazło się 50 mln zł na budowę nowego mostu. Pieniądze trafią do Płocka poprzez tzw. kontrakt wojewódzki.

Artykuł powstał w oparciu o informacje zaczerpnięte ze strony www.ump.pl oraz PAP.



Most nad Zatoką Hangzhou